

La mission des ingénieurs géographes français en Valais en 1802

Michel LECHEVALIER

Avant-propos

Les Archives nationales françaises conservent à Paris d'importants documents intéressant l'histoire du Valais, contemporains de la période du Consulat et de l'Empire¹. Une des pièces majeures de cet ensemble est sans conteste le plan de la route reliant Thonon-les-bains à Brigue, levé en 1802 par les ingénieurs géographes français sous la direction de l'ingénieur en chef du département du Léman, Nicolas Céard². Ce plan, composé de 65 feuilles se raccordant, dessiné à l'échelle 1/5000^e, donne beaucoup de détails intéressants sur les villes, villages et hameaux valaisans. Toutes les feuilles mises bout à bout représentent un plan de près de 30 m de longueur.

Ce plan a d'abord été levé pour pouvoir mettre sous les yeux du gouvernement français les projets d'améliorations à apporter à la route traversant le Valais. Les travaux du Simplon ayant commencé un peu plus d'un an auparavant, il devenait urgent de se préoccuper de l'accès au col dans la vallée. Nicolas Céard y a porté lui-même en rouge les tracés de route à modifier³. Outre la route, il s'agissait aussi de lever le cours du Rhône qu'il est ainsi possible de reconstituer avec précision dans son état du début du 19^e siècle avant les corrections ultérieures dont il a fait l'objet. Les ingénieurs hydrologues valaisans impliqués dans le projet de 3^e correction du Rhône⁴, n'ont d'ailleurs pas manqué de s'y intéresser.

Abréviations: CIG = Centre d'iconographie genevoise; ENPC = Ecole nationale des Ponts et Chaussées; AEG = Archives d'Etat de Genève; AEV = Archives de l'Etat du Valais; ANF = Archives nationales françaises, Paris; SHAT = Service historique de l'Armée de terre.

¹ Voir l'inventaire sommaire de ces documents dans: Michel LECHEVALIER, «Aux sources du département du Simplon», dans *Vallesia*, 53 (1998), p. 307-363.

² Nicolas Céard (1745-1821), entre à l'Ecole des Ponts et Chaussées en 1768. Une de ses premières missions est de participer au chantier de la nouvelle ville de Versoix, alors seul accès de la France sur la rive nord du Léman. En 1777, il épouse une Genevoise, Françoise Massé et achète un domaine aux portes de Versoix dont il devient ensuite le maire. De 1784 à 1786 il est employé aux ports de Cherbourg, du Havre et de Honfleur, puis nommé ingénieur en chef du département de l'Ain en 1791, émigré en 1793, il réalise plusieurs travaux pour Berne. Ingénieur en chef du Léman après l'annexion de Genève par la France en 1798. Il est nommé Inspecteur des travaux du Simplon en 1800, puis en 1805 inspecteur divisionnaire chargé de l'inspection de Lyon puis de celle de Grenoble en 1813. Il prend sa retraite en 1815.

³ Voir la liste de ces projets d'améliorations p. 422.

⁴ Le projet de 3^e correction du Rhône vise à éviter les conséquences néfastes des crues du fleuve en l'élargissant quand cela est possible. Il s'agit de faire évoluer le Rhône de manière plus naturelle. Le plan de Nicolas Céard constitue une source d'information sur le cours du fleuve avant les premières corrections.

Par ailleurs, la consultation des archives de Nicolas Céard, conservées au Centre d'Iconographie Genevoise, dont nous dressons actuellement l'inventaire, a permis d'éclairer la genèse de ces plans, et de retrouver les documents annexes à ceux-ci, en particulier la minute du rapport de Nicolas Céard du 1^{er} ventôse an 11⁵ qui les accompagnait. Le fonds Céard des Archives d'Etat de Genève et quelques pièces des Archives de l'Etat du Valais ont aussi fourni quelques informations utiles.

Nous complétons cette courte étude par l'inventaire complet des éléments constitutifs du plan se trouvant aux Archives nationales et nous publions en annexe la lettre de mission envoyée par Nicolas Céard aux ingénieurs géographes, ainsi qu'une partie du rapport du 1^{er} ventôse an 11 de l'ingénieur en chef du Léman. Enfin, la publication de quelques reproductions partielles du plan permet de mieux apprécier l'importance de ce document exceptionnel.

Le contexte et la genèse de la mission

L'expansion française en Italie, confortée par l'avènement de Bonaparte comme Premier Consul, confère à l'axe Paris-Milan une importance grandissante. C'est peu après la bataille de Marengo que Bonaparte prend le célèbre arrêté du 20 fructidor an 8 (7 septembre 1800) précisant que «le chemin depuis Brigue jusqu'à Domodossola sera rendu praticable pour les canons»⁶. Les premiers temps du chantier sont très difficiles et les travaux, effectués sous la direction des militaires, avancent lentement. Il faut attendre l'été 1801 et le transfert de l'autorité aux civils, pour que, sous la conduite des ingénieurs des Ponts et Chaussées français dirigés par Nicolas Céard, les travaux commencent vraiment.

C'est au début du mois de mars 1802 que l'ingénieur en chef du Léman se rend à Paris pour présenter le projet définitif de la route du Simplon. Ce projet est approuvé le 26 mars par l'assemblée des Ponts et Chaussées. C'est à ce moment que Céard demande au directeur des Ponts et Chaussées, le conseiller d'Etat Crétet⁷, l'envoi de deux ingénieurs géographes en Valais pour lever le plan de la route existante entre Genève et Brigue. Il apparaît en effet qu'en certains endroits, cette route doit être aménagée pour assurer une liaison correcte avec celle du col du Simplon.

Crétet écrit à Céard moins de deux mois plus tard pour lui annoncer l'envoi de ces deux ingénieurs «pour lever l'emplacement de parties de routes qui restent à ouvrir et à rectifier entre Sion et Glis ou Brigue et entre St Gingolph et St Maurice». Les citoyens Blanchard⁸ et Valleteau⁹, doivent se présenter à Céard dans les

⁵ 20 février 1803.

⁶ Pour la période des débuts de la construction de la route du Simplon, voir notre article, «Ingénieurs et militaires français au Simplon», dans *Vallesia*, 57 (2002), p. 205-289.

⁷ Emmanuel Crétet est né en 1747 à Pont de Beauvoisin à la limite de la Savoie et du Dauphiné sur la route qui mène de Lyon au col du Mont Cenis. Se destinant au négoce, il effectue dans sa jeunesse de nombreux voyages en Amérique et en Angleterre avant de s'installer à Paris. Arrondissant sa fortune par l'acquisition de biens nationaux, en particulier de la Chartreuse de Champmol en 1791, il est élu député de la Côte d'Or au Conseil des Anciens en 1795. Favorable aux événements de brumaire, il est nommé par Bonaparte sénateur, conseiller d'Etat et directeur des Ponts et Chaussées à la fin de l'année 1799. Ses attributions très larges, routes, canaux, cadastre, télégraphe..., alliées à des qualités humaines certaines, lui permettent de marquer profondément et durablement la direction des Ponts et Chaussées. Il réorganise le Corps et l'Ecole par deux décrets en 1804 et fait exécuter avec efficacité bon nombre de grands travaux comme les grandes traversées alpines du Simplon et du Cenis. Il devient en 1806, gouverneur de la Banque de France, puis ministre de l'Intérieur en 1807, épuisé et malade il démissionne en septembre 1809 avant de décéder deux mois plus tard.

⁸ Pas de dossier pour cet officier au Service historique de l'armée de Terre française.

⁹ Valleteau démissionne peu après de l'armée, le 25 prairial an 11 (14 juin 1803).

meilleurs délais afin de recevoir ses instructions. Ils doivent bénéficier d'un traitement identique à celui des ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées employés au même moment sur le chantier de la route du col du Simplon, ce qui est plutôt valorisant pour eux. Crétet, soucieux de l'urgence du travail, annonce par ailleurs à Céard, l'envoi en renfort de deux autres ingénieurs géographes, plus expérimentés, les citoyens Lasseret¹⁰ et Choppin¹¹, mis à la disposition du ministre de la Guerre et envoyé par lui en Bavière¹², mais qui doivent faire un détour par le Valais pour y travailler une vingtaine de jours afin d'aider leurs camarades et d'accélérer ainsi les travaux¹³.

Le choix de ces ingénieurs géographes est analysé dans un rapport qui se trouve aujourd'hui conservé dans les archives de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées¹⁴. Après avoir rappelé que «les travaux du Simplon sont comptés parmi les plus importants de ceux qui peuvent être confiés aux ingénieurs géographes», l'auteur du rapport précise qu'il est essentiel que les travaux de levé des plans du Valais soient «exécutés de manière à fixer favorablement l'opinion du gouvernement sur l'Ecole des géographes¹⁵ et sur la corporation naissante à laquelle tient cette école». Les appréciations sur Choppin et Lasseret sont particulièrement élogieuses: «Leur capacité et leurs talents ne peuvent être mis en doute, d'après les nombreuses et difficiles opérations qu'ils ont exécuté sous les ordres des ingénieurs des Ponts et Chaussées.» Choppin, en outre, bénéficie d'un certificat¹⁶ très favorable signé par Prony¹⁷, alors directeur de l'Ecole des Ponts et Chaussées, qui écrit que c'est «un des élèves les plus distingués de l'école des géographes, où il s'est rendu également recommandable et par sa bonne conduite et par ses connaissances de pratique et de théorie». En ce qui concerne Valleteau, l'auteur du rapport ajoute: «Je ne puis dissimuler que si on n'avait demandé qu'un seul géographe pour le Simplon, j'aurais désigné l'élève Valleteau, parce que l'intérêt du service et le Bien public doivent passer avant toute considération individuelle.» Quant à Blanchard, ce sont les professeurs de l'école qui l'ont proposé. Ce sont donc les meilleurs ingénieurs géographes qui sont envoyés en Valais, ce qui montre bien l'importance que le gouvernement français accorde à cette mission.

La mission en Valais

Les quatre ingénieurs géographes se retrouvent à Domodossola le 19 messidor an 10 (8 juillet 1802). Ils rencontrent le commissaire du gouvernement fran-

¹⁰ Michel Adrien Anne Lasseret sort de l'Ecole polytechnique en 1798 pour entrer à celle des géographes. Il est ensuite employé aux travaux du canal de Saint-Quentin puis à ceux du canal de l'Ourcq. Il est resté peu de temps en Bavière après sa mission au Simplon, on le retrouve employé à la levée de la carte de la République italienne le 7 pluviôse an 11 (27 janvier 1803).

¹¹ Antoine Choppin d'Arnouville (1778-1847), Elève à l'Ecole polytechnique en 1796, il entre à l'Ecole des géographes en août 1798. Il est chargé du levé des plans et des nivellements relatifs au canal de l'Ourcq puis du canal de jonction de la Somme et de l'Escaut. Il est ensuite nommé ingénieur géographe de 3^e classe le 19 mai 1802 avec le grade de sous-lieutenant. Il démissionne en 1808. Son frère Augustin (1776-1857) est auditeur au Conseil d'Etat en 1810.

¹² Les ingénieurs géographes français sont alors chargés de réaliser la carte générale de la Bavière.
¹³ Lettre de Crétet à Céard du 30 prairial an 10, CIG Fonds Céard A, en cours de cotation.

¹⁴ ENPC, ms 2199-2 Rapport du 15 prairial an 10 (4 juin 1802) «sur les réclamations des citoyens Fouré et Dan, relatives aux travaux du Simplon».

¹⁵ L'Ecole des géographes a été instituée par la loi du 30 vendémiaire an 4 (22 octobre 1795). Son directeur est celui de l'Ecole des Ponts et Chaussées.

¹⁶ SHAT, 2YE 730. Dossier personnel de Choppin. Certificat du 8 germinal an 10 (29 mars 1802), signé Prony.

¹⁷ Gaspard François Riche de Prony (1755-1839), Directeur de l'Ecole des Ponts et Chaussées de 1798 à sa mort, professeur à l'Ecole polytechnique.

çais, Charvet¹⁸, chargé de l'administration des travaux de la route du Simplon, ainsi que Nicolas Céard¹⁹. Il semble que celui-ci n'ait pas eu le temps de leur préciser tous les aspects de leur mission. L'inspecteur des travaux du Simplon va donc leur consigner par écrit ses instructions²⁰. Dans un premier temps, Céard a prévu d'affecter les deux ingénieurs ne devant rester que peu de temps en Valais, Choppin et Lasseret, à la partie de la route comprise entre le Bouveret et Saint-Maurice, les deux autres s'occupant du reste. Il change pourtant rapidement d'avis en créant deux équipes mixtes de façon à ce que chacun des deux ingénieurs expérimentés puisse encadrer quelque temps les deux autres. Ainsi Lasseret va travailler avec Blanchard à partir de Glis et Choppin avec Valleteau dans le Bas-Valais. Quelques jours plus tard²¹, Céard les informe que le plan doit être levé à l'échelle du 1/5000^e, ce qui correspond à la norme qui se met alors en place pour ce type de levé.

A la demande de Céard, le commissaire du gouvernement français Charvet avertit les autorités valaisannes de la mission des ingénieurs géographes sur leur territoire ainsi que le général Turreau²² qui commande alors les troupes françaises d'occupation en Valais, «pour qu'il ne soit apporté aucun obstacle aux opérations de ces ingénieurs»²³.

Dans un premier temps le levé de la partie comprise entre Martigny et Sion n'était pas prévu, mais finalement, sur la demande pressante de Céard, le conseiller d'Etat Crétet confirme l'ordre de «lever toute la gorge du Valais de Brigue à Evian.»²⁴

La mission commence à la mi-juillet 1802, Choppin lève le plan de Saint-Maurice au Bouveret puis commence celle de la partie suivante jusqu'à Saint-Gingolph qui est achevée jusqu'à Thonon par son camarade Valleteau. Celui-ci s'occupe ensuite de la partie Saint-Maurice – Martigny. Dans le Haut-Valais, Lasseret lève le plan entre Brigue et Viège et le travail est poursuivi vers Sion puis Martigny par Blanchard. Un mois plus tard les ingénieurs Choppin et Lasseret remettent à Céard les minutes des levés qu'ils ont eux-mêmes effectués puis quittent le Valais pour prendre le chemin de la Bavière. Ils ont pu faire bénéficier leurs camarades de leur expérience acquise les années précédentes sur les chantiers de percement de plusieurs canaux en France. Céard est à ce moment très confiant dans l'achèvement rapide du plan puisqu'il écrit alors à Charvet: «Les plans sont déjà

¹⁸ Charles Alexandre Hubert Charvet (1760-1813), ancien préfet des Pyrénées-Orientales, nommé commissaire du gouvernement au moment où le contrôle du chantier de la route du col du Simplon passe des mains des militaires à celles des civils. L'arrêté du 19 messidor an 9 (8 juillet 1801) précise en effet dans son article 2: «Il sera établi un commissaire du gouvernement, chargé sous l'autorité du ministre de l'Intérieur, de l'administration, surveillance, police et comptabilité des travaux de la route du Simplon.»

¹⁹ ENPC, MS 2199.2 Lettre des ingénieurs Lasseret et Blanchard au citoyen Prony de Brigue le 29 messidor an 10 (18 juillet 1802).

²⁰ CIG, Fonds Céard A.1/3/17 Lettre de Céard aux ingénieurs géographes du 21 messidor an 10 (10 juillet 1802). Cette lettre est publiée en annexe, p.***.

²¹ CIG, Fonds Céard A.1/3/18 Lettre de Céard aux ingénieurs géographes du 23 messidor an 10 (12 juillet 1802).

²² Louis Marie Turreau de Garambouvill (1756-1816), organisateur de la répression vendéenne en 1794, destitué, arrêté, puis remis en liberté et finalement acquitté l'année suivante. Commande la division du Valais à la place du général Xaintrailles le 29 juin 1799, puis l'aile gauche de l'armée d'Italie en mars 1800. Après la direction du chantier du Simplon, commande les troupes françaises d'occupation en Valais de novembre 1801 à juillet 1803. Il est ensuite ministre de France aux Etats-Unis jusqu'en 1811.

²³ CIG, Fonds Céard A.1/3. Lettre de Céard à Crétet du 25 messidor an 10 (14 juillet 1802).

²⁴ CIG, Fonds Céard A.1/3. Lettre de Céard à Charvet du 29 thermidor an 10 (17 août 1802).

fort avancés et je crois fermement qu'ils pourront être mis sous les yeux du gouvernement avec les détails des rectifications à faire à l'ancienne route du Valais à l'entrée de l'hiver prochain.»

Les deux autres ingénieurs géographes, Blanchard et Valleteau vont rester encore plus de deux mois en Valais. Il semble que pendant cette période, ils aient effectué un bref séjour sur le chantier de la route du col du Simplon, alors en pleine activité. Cette visite n'avait pas de rapport avec leur travail et Céard s'en inquiète. Il doit rappeler à Valleteau au début du mois de septembre l'urgence de l'achèvement de sa mission²⁵.

Vers le milieu du mois d'octobre, les deux ingénieurs géographes se rendent à Genève pour remettre à Céard les minutes de leurs levés. L'inspecteur des travaux du Simplon n'est plus alors aussi confiant dans l'achèvement rapide du travail. Il écrit au conseiller d'Etat Crétet à ce sujet le mois suivant: «Ils sont parvenus [...] à lever toute la gorge du Valais suivant votre ordre et mes instructions particulières sur 34 lieues²⁶ de longueur, en rattachant sur ce plan tout le cours du Rhône que j'ai pensé devoir être levé en même temps que la route pour ne pas être obligé de revenir sur cette grande opération. Il sera impossible aux ingénieurs de rendre autre chose cet hiver que les minutes de leurs plans, même en travaillant beaucoup.»²⁷

Nicolas Céard se rend donc compte qu'il ne pourra pas tenir sa promesse de terminer les plans avant l'hiver. Il va prendre alors un certain nombre de mesures pour en accélérer l'exécution.

L'achèvement des plans à Genève

Sur les 34 lieues de plan, les ingénieurs géographes Choppin et Lasseret avaient remis avant leur départ pour la Bavière les minutes de leurs levés pour environ 9 lieues. Céard avait eu tout le temps depuis ce moment de les confier à ses dessinateurs pour les mettre au propre, c'est-à-dire à l'encre, et les laver ensuite avec les couleurs adéquates. Pour les 25 lieues restantes, levées par Blanchard et Valleteau, Céard, constatant que le travail de mise au net «n'avancait point assez vite pour être mis à temps sous les yeux du conseiller d'Etat»²⁸, décide de se faire remettre les minutes au simple crayon de 15 lieues de ces plans. Cette partie est donc mise à l'encre et lavée dans son bureau, par lui-même et trois dessinateurs payés par lui. Nous le savons par l'état de dépenses qu'il communique à Charvet quelque temps après²⁹. D'après Céard, «la seule partie que les deux ingénieurs géographes ont rédigée et mise au net a donc été celle de Sion à St Maurice sur 10 lieues environ de longueur»³⁰. Le travail des deux ingénieurs s'achève vers le milieu du mois de février. L'ingénieur en chef du Léman envisage de les affecter pour l'année suivante à la levée des plans de la rivière d'Arve³¹.

²⁵ CIG, Fonds Céard A.1/3. Lettre de Céard à Valleteau du 19 fructidor an 10 (6 septembre 1802).

²⁶ Il s'agit de lieues de France qui équivalent à peu près à 4 kilomètres.

²⁷ CIG, Fonds Céard A.1 Lettre de Céard à Crétet du 5 frimaire an 11 (26 novembre 1802).

²⁸ CIG, Fonds Céard A.1 Rapport de Céard du 5 fructidor an 11 (23 août 1803).

²⁹ AEG, Fonds Céard, portefeuille IV, pièce 186: Etat des dépenses faites par l'ingénieur inspecteur des travaux du Simplon pour la rédaction des plans de la gorge du Valais... Fait à Paris le 1^{er} germinal an 11 (22 mars 1803).

³⁰ CIG, Fonds Céard A.1 Rapport de Céard du 5 fructidor an 11 (23 août 1803).

³¹ CIG, Fonds Céard A.1 Lettre de Céard à Crétet du 16 pluviôse an 11 (5 février 1803).

C'est aussi pendant cette période que Céard va lui-même porter sur les plans les modifications, rectifications ou travaux divers à faire à la route³². Il connaît bien le terrain car il a déjà emprunté plusieurs fois la route de Genève à Brigue pour aller inspecter les travaux de celle du col du Simplon.

Entre temps, au début du mois de septembre 1802, le Valais est détaché de la Suisse pour devenir une république indépendante. La route du Simplon est une des causes majeures de cette indépendance, la France peut désormais utiliser la route sans avoir à traverser le territoire helvétique. La constitution valaisanne, largement élaborée par les Français, qui entre en vigueur à ce moment, contient d'ailleurs plusieurs dispositions relatives à la route. L'article 4 du titre 2, d'abord: «La République française aura le libre et perpétuel usage d'une route commerciale et militaire dirigée par le Simplon, et traversant le Valais depuis le département du Mont-Blanc jusqu'au territoire de la République italienne.» L'article 6 du titre 3, ensuite: «Le Valais entretiendra à ses frais la route existante depuis St Gingolph jusqu'à Brigue. Il reconstruira les parties qui viendront à manquer, et procurera sur son territoire la sûreté des voyageurs et des transports.»

A la suite de cette indépendance, une députation valaisanne se rend à Paris, auprès du Premier Consul³³. Elle quitte Sion le 20 novembre³⁴ pour être reçue par Bonaparte à Saint-Cloud le 12 décembre. Quelques jours plus tard, Crétet confie aux membres de la députation, une lettre à remettre à Céard lors de leur passage à Genève à leur retour vers Sion. Cette lettre est du 20 décembre³⁵ mais ce n'est qu'un mois plus tard que les Valaisans quittent Paris pour Sion. Dans cette lettre, Crétet invite Céard à conférer avec les députés du Valais afin de leur exposer ses vues sur «la route de St Gingolph à Brigue que leur république devra entretenir». La députation valaisanne doit être à Genève le 4 février et ses membres rencontrent alors Céard qui en rend compte à Crétet le lendemain: «J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire dont les députés du Valais auprès du Premier Consul étaient porteurs. J'ai donné à ces députés ainsi que votre lettre me l'ordonnait, la communication des plans du Valais depuis St Gingolph jusqu'à Brigue en leur faisant remarquer les changements les plus importants à faire à la route comprise entre ces deux points. Ces députés m'ont paru très satisfaits des entretiens que j'ai eu avec eux relativement aux intérêts de leur pays sur cet objet et dont vous pourrez juger vous-même lorsque j'aurai l'honneur, ce qui ne peut être éloigné, de mettre les plans de la route du Valais, faisant suite à celle du Simplon, sous vos yeux. Je vous suis très obligé de m'avoir mis en relation avec ces députés qu'il n'a pas tenu à moi d'accueillir mieux que je ne l'ai fait, mais ils étaient si pressés de regagner leur pays pour y répandre la bonne réception du Premier Consul, qu'ils ne m'en ont pas laissé le loisir.»³⁶

A cette date les plans sont terminés mais l'ingénieur du Léman doit encore rédiger le rapport³⁷ d'accompagnement expliquant toutes les modifications à apporter à la route de Genève à Brigue. Quant aux plans, il veut les remettre lui-même à Paris. Il part de Genève le 26 février 1803 avec les plans de la «gorge du

³² Le récapitulatif de ces divers travaux à réaliser se trouve en page 422.

³³ Voir l'ouvrage de Michel SALAMIN, *La République indépendante du Valais 1802-1810. L'évolution politique*, Sierre, 1971.

³⁴ AEV, M 11, séance du 20 novembre 1802, n°305.

³⁵ CIG, Fonds Céard A.1/5/8. Lettre de Crétet à Céard du 29 frimaire an 11 (20 décembre 1802).

³⁶ Lettre de Céard à Crétet du 16 pluviôse an 11 (5 février 1803).

³⁷ Rapport de Céard du 1^{er} ventôse an 11 (20 février 1803). Une partie de ce rapport est publiée p. 424 et suiv.

Valais» dans ses bagages³⁸. Il les présente au conseiller d'Etat Crétet trois semaines plus tard³⁹.

Quelque temps après, Nicolas Céard, de retour à Genève, reçoit du même conseiller d'Etat, la lettre d'approbation de ses projets: «Il a été reconnu que vos projets, notamment les directions, changements et rectifications que vous avez proposés de la partie de route comprise entre Thonon et l'entrée des montagnes du Simplon, ont été faites avec une connaissance approfondie des localités. J'ai approuvé en conséquence ces projets et je les ai adressés au préfet⁴⁰ de votre département.»⁴¹

Epilogue

Malgré cette approbation, la priorité des Français reste la route du col du Simplon. Mise à part la route neuve franchissant les rochers de Meillerie, le long du lac, il semble que bien peu des modifications proposées pour la route traversant le Valais aient été réalisées à l'époque.

Ainsi pour la partie comprise entre Sierre et Loèche, Nicolas Céard envisage de faire passer la route sur la rive droite du Rhône. Il faut pourtant attendre l'annexion du Valais à l'Empire français sous le nom de département du Simplon, en 1810, pour que le projet soit précisé par l'ingénieur en chef Plainchant⁴². Les Archives nationales françaises⁴³ comme les Archives de l'Etat du Valais⁴⁴ conservent les plans d'une route passant sur la rive droite du Rhône entre Sierre et Loèche directement inspirés des idées de Céard. Schiner⁴⁵, en 1812, en fait état quant il décrit la dégradation de la route sur la rive gauche. La chute rapide de Napoléon et le départ des Français ne mettent pas un terme au projet. Il est repris par l'ingénieur des Ponts et Chaussées valaisan Venetz⁴⁶ qui avait travaillé avec les ingénieurs français et qui le propose en 1816, sans succès, au Conseil d'Etat du Valais. La route restera finalement sur la rive gauche⁴⁷.

Sur une autre partie de la route, dans la plaine de Tourtemagne, l'ingénieur en chef du Léman indique dans son rapport que le projet de ligne droite entre Agarn et Tourtemagne à travers les marais, est le fait des Valaisans. Il conseille au contraire de suivre le pied de la montagne. Ces deux projets figurent sur les plans.

³⁸ Carnet de route et de notes diverses de Nicolas Céard: «parti de Genève pour Paris le 7 ventôse an 11 (26 février 1803) avec 80 louis.» Dans ce carnet, Céard a noté sa visite au Grand Bailli du Valais le 2 vendémiaire an 12 (25 septembre 1803).

³⁹ Le 29 ventôse an 11 (20 mars 1803).

⁴⁰ Claude Ignace Brugière de Barante (1755-1814), préfet du département du Léman, chef-lieu Genève, du 26 nivôse an 11 (16 janvier 1803) au 30 novembre 1810.

⁴¹ CIG, Fonds Céard A.1/5/17. Lettre de Crétet du 16 germinal an 11 (6 avril 1803). Cette lettre fait écho à la mention figurant sur les plans: «Approuvé en conformité de ma lettre de ce jour, germinal an 11, le conseiller d'Etat», signé Crétet.

⁴² Jacques Claude Plainchant (v. 1763-1852), chargé en chef du service du Simplon à la fin des travaux. Ingénieur dans le département des Hautes-Alpes sous la Restauration.

⁴³ ANF, CP, F/14/10189. Plan de la nouvelle route projetée entre Loèche et Sierre par la rive droite du Rhône par l'ingénieur Plainchant, 27 mai 1811. Il existe aussi de la même époque un projet de pont pour le franchissement de la Raspille.

⁴⁴ AEV, DTP / Plans / Routes / 6: Projet de route sur la rive droite du Rhône par l'ingénieur Plainchant, 1813.

⁴⁵ Hildebrand SCHINER, *Description du département du Simplon ou de la ci-devant République du Valais*, Sion, 1812.

⁴⁶ Voir l'article de Bernard TRUFFER, «Ignaz Venetz (1788-1859)», in *Ignaz Venetz, Ingenieur und Naturforscher, Gedenkschrift*, Brig, 1990.

⁴⁷ Pour cette partie de route voir l'article de Roland FLÜCKIGER-SEILER, «Strassen und Wege im Rhonetal zwischen Brig und Siders», in *Blätter aus der Walliser Geschichte*, 1994.

Or Schiner, en 1812, évoque «la plaine marécageuse de Tourtemagne, à travers laquelle le gouvernement français vient d'établir une belle route, bien gravelée, avec un grand fossé de chaque côté pour recevoir les eaux des marais qu'elle franchit»⁴⁸. Cette description montre que si la route a bien été construite, ce n'est pas le tracé conseillé par Céard qui a été retenu.

Il reste donc assez peu de choses des propositions de Nicolas Céard pour l'amélioration de la route du Léman jusqu'à Brigue. C'est au tronçon suivant, celui de la route du Simplon, que son nom reste à juste titre attaché. Quant à ces plans qui n'ont pas beaucoup servi à l'époque, ils constituent aujourd'hui un magnifique témoignage sur le Valais du début du 19^e siècle.

Inventaire des plans de la route de Genève à Milan par le Simplon (Archives nationales, Paris)

Le présent inventaire concerne les plans de cette route de Thonon-les-Bains en France à Brigue. Ces plans sont regroupés en sept parties numérotées de 2 à 8. La première partie relative à la portion de Genève à Thonon n'existe pas. Les Archives nationales françaises conservent ces plans sous deux cotes distinctes:

F/14/10191 pour les parties 2, 3, 4 et 5 [sous-dossiers 14 à 17].

F/14/10192 pour les parties 6, 7 et 8 [sous-dossiers 18 à 20].

Le repérage des plans s'effectue à l'aide d'une lettre portée au crayon au dos de chaque feuille.

2^e partie: Entre Thonon et le Bouveret

«Levé d'après les ordres du gouvernement français et ceux du citoyen Crétet, conseiller d'Etat, sous l'inspection et la direction du citoyen Céard en l'an 10 et 11 par les citoyens Valleteau et Choppin, ingénieurs géographes. Le projet de route et le lavis et arrangement de ce plan sont de l'ingénieur en chef inspecteur et conformes à son rapport de ce jour. A Genève le 1^{er} ventôse an 11, signé Céard. Vu par nous préfet du département du Léman, signé Barante. Approuvé en conformité de ma lettre de ce jour, germinal an 11, le conseiller d'Etat, signé Crétet.»

- 2-A: Thonon est mentionné mais n'est pas représenté. Figurent les villages de Concise et de Vongy
- 2-B: Pas de lieu mentionné, embouchure de la Dranse dans le lac Léman
- 2-C: Amphion, avec sur les bords du lac le lieu-dit Maison blanche et les eaux minérales d'Amphion
- 2-D: Evian
- 2-E: Partie du port d'Evian, village de Grande Rive et hameau de Maraiche
- 2-F: Lugrin (La position du village correspond aujourd'hui au quartier de Vieille Eglise), avec le château l'Allemand (Allaman) et le château Blenay (Blonay), ainsi que le hameau de Petite Rive
- 2-G: Village de Tourronde avec le lieu-dit Trône d'en bas
- 2-H: Rochers de Meillerie
- 2-I: Le village de Meillerie et les rochers de la Balme
- 2-J: Hameaux de Locum et de Bret avec le ruisseau du Locum
- 2-K: Partie de Saint-Gingolph et de la frontière entre la France et le Valais
- 2-K': Saint-Gingolph. Il s'agit d'un petit triangle permettant de raccorder les feuilles K et L
- 2-L: Pas de lieu mentionné
- 2-M: Le Bouveret et l'embouchure du Rhône dans le lac.

⁴⁸ H. SCHINER, *Description du département du Simplon*.

3^e partie: Entre le Bouveret et Saint-Maurice

«Levé d'après les ordres du gouvernement français et ceux du citoyen Crétet, conseiller d'Etat, sous l'inspection et la direction du citoyen Céard en l'an 10 et 11 par le citoyen Choppin, ingénieur géographe. Les projets de changement à faire à la route, celui d'un canal éventuel de navigation en Valais, la ligne de l'établissement des postes et le lavis et arrangement de ce plan sont de l'ingénieur en chef inspecteur et conformes à son rapport de ce jour. A Genève le 1^{er} ventôse an 11, signé Céard. Approuvé en conformité de ma lettre de ce jour, germinal an 11, le conseiller d'Etat, signé Crétet.»

- 3-A: Pas de lieu mentionné
- 3-B: Pas de lieu mentionné
- 3-C: Pas de lieu mentionné, échelle
- 3-D: Les Evouettes, Port-Valais, Fort du Sex
- 3-E: Vouvry
- 3-F: Hameau de Barges
- 3-G: Vionnaz
- 3-H: Illarsaz
- 3-I: Pas de lieu mentionné
- 3-J: Pas de lieu mentionné
- 3-K: Collombey le Grand, cours du Rhône et canal.
- 3-L: Collombey (Collombey le Petit) et Muraz.
- 3-M: Monthey
- 3-N: Pas de lieu mentionné
- 3-O: Pas de lieu mentionné, cours du Rhône, échelle
- 3-P: Alté et Choëx
- 3-Q: Massongex
- 3-R: La Pallu, cours du Rhône et projet de canal éventuel
- 3-S: Saint-Maurice

4^e partie: Entre Saint-Maurice et Martigny

«Levé et dessiné d'après les ordres du gouvernement français et ceux du citoyen Crétet, conseiller d'Etat, sous le commissariat du citoyen Charvet et l'inspection et la direction du citoyen Céard en l'an 10 et 11 par le citoyen Valleteau, ingénieur géographe. Les projets de changement à faire à la route, celui d'un canal éventuel de navigation en Valais, la ligne de l'établissement des postes et l'arrangement de ce plan sont de l'ingénieur inspecteur et conformes à son rapport de ce jour. A Genève le 1^{er} ventôse an 11, signé Céard. Approuvé en conformité de ma lettre de ce jour, germinal an 11, le conseiller d'Etat, signé Crétet.»

- 4-A: Pas de lieu mentionné, cours du Rhône en amont de Saint-Maurice
- 4-B: Pas de lieu mentionné, cours du Rhône en amont de Saint-Maurice
- 4-C: Evionnaz
- 4-D: Vernayaz
- 4-E: Pas de lieu mentionné, cours du Rhône
- 4-F: Martigny, le Bourg et la Batiaz

Le raccord entre les parties 4 et 5 présente des lacunes. Deux petits triangles semblent manquer.

5^e partie: Entre Martigny et Sion

Cette partie n'a pas été tout à fait terminée et n'est pas mise en couleur à l'exception des cours d'eau.

«Levé et dessiné d'après les ordres du gouvernement français et ceux du citoyen Crétet, conseiller d'Etat, sous le commissariat du citoyen Charvet et l'inspection et la direction du citoyen Céard en l'an 10 et 11 par le citoyen Blanchard, ingénieur géographe. Les projets de changement à faire à la route, celui d'un canal éventuel de navigation en Valais, la ligne de l'établissement des postes et l'arrangement de ce plan sont de l'ingénieur inspecteur et conformes à son rapport de ce jour. A Genève le 1^{er} ventôse an 11, signé Céard. Approuvé en conformité de ma lettre de ce jour, germinal an 11, le conseiller d'Etat, signé Crétet.»

- 5-A: Pas de lieu mentionné, projet de rectification de la route à la sortie de Martigny
- 5-B: Branson et hameau de la Forêt
- 5-C: Charrat
- 5-D: Pas de lieu mentionné, cours du Rhône et projet de canal éventuel
- 5-E: Pas de lieu mentionné
- 5-F: Pas de lieu mentionné
- 5-G: Pas de lieu mentionné
- 5-H: Pas de lieu mentionné
- 5-I: Communaux de Saillon, cours du Rhône et projet de canal éventuel.
- 5-J: Riddes
- 5-K: Saint-Pierre-de-Clages
- 5-L: Pas de lieu mentionné, cours du Rhône
- 5-M: Ardon et la Lizerne.
- 5-N: Pas de lieu mentionné, cours du Rhône avec les confluent de la Morge et du torrent de Nendaz
- 5-O: Planconçay et Vetroz avec la mention de la limite entre Haut et Bas Valais
- 5-P: Pas de lieu mentionné, cours du Rhône et projet de canal éventuel
- 5-Q: Pas de lieu mentionné, échelle et orientation

6^e partie: Entre Sion et Sierre

«Levé d'après les ordres du gouvernement français et ceux du citoyen Crétet, conseiller d'Etat, sous le commissariat du citoyen Charvet et l'inspection et la direction du citoyen Céard en l'an 10 et 11 par le citoyen Blanchard, ingénieur géographe. Les projets de changement à faire à la route, celui d'un canal éventuel de navigation en Valais, la ligne de l'établissement des postes et l'arrangement de ce plan sont de l'ingénieur inspecteur et conformes à son rapport de ce jour. A Genève le 1^{er} ventôse an 11, signé Céard. Approuvé en conformité de ma lettre de ce jour, germinal an 11, le conseiller d'Etat, signé Crétet.»

- 6-A: Partie sud de la ville de Sion et cours du Rhône
- 6-B: Partie nord de la ville de Sion et cours du Rhône
- 6-C: Bramois et la Borgne
- 6-D: Saint-Léonard et la Lienne
- 6-E: Pas de lieu mentionné
- 6-F: Granges et projet de rectification de la route le long du Rhône
- 6-G: Chalais
- 6-H: Pas de lieu mentionné
- 6-I: Chippis
- 6-J: Sierre

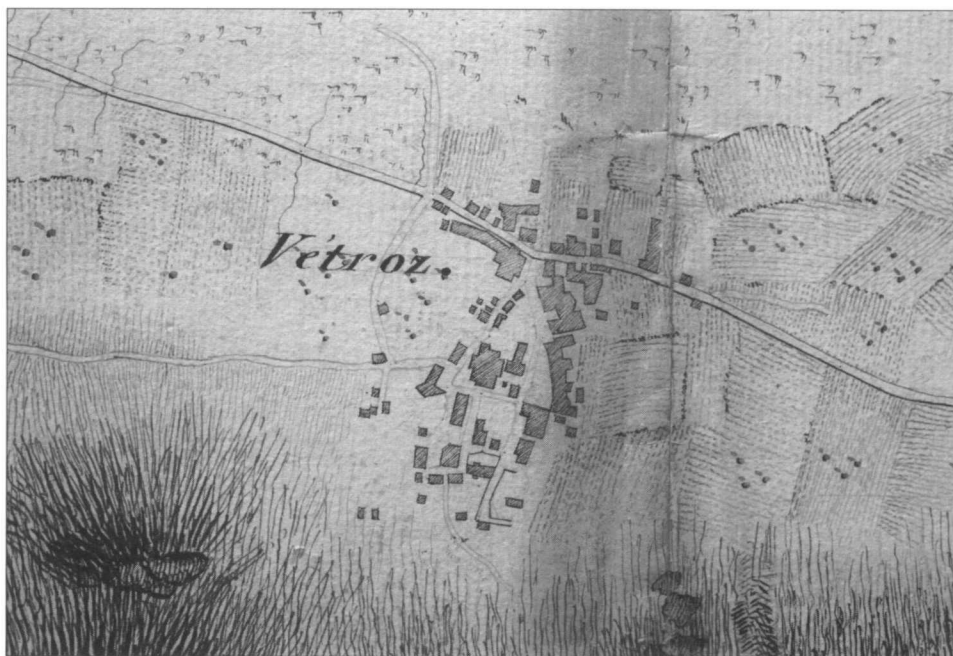


Fig. 1 – Vétroz (5-O, détail).

7^e partie: Entre Sierre et Viège

«Levé d'après les ordres du gouvernement français et ceux du citoyen Crétet, conseiller d'Etat, sous le commissariat du citoyen Charvet et l'inspection et la direction du citoyen Céard en l'an 10 et 11 par le citoyen Blanchard, ingénieur géographe. Les projets de changement à faire à la route, celui d'un canal éventuel de navigation en Valais, la ligne de l'établissement des postes et l'arrangement de ce plan sont de l'ingénieur inspecteur et conformes à son rapport de ce jour. A Genève le 1^{er} ventôse an 11, signé Céard. Approuvé en conformité de ma lettre de ce jour, germinal an 11, le conseiller d'Etat, signé Crétet.»

- 7-A: Pas de lieu mentionné, projet de route sur la rive gauche du Rhône
- 7-B: Pas de lieu mentionné
- 7-C: Pas de lieu mentionné, projet de route sur la rive gauche du Rhône
- 7-D: Finges
- 7-E: Varen, torrent Dala et Susten
- 7-F: Illgraben et Gampinen
- 7-G: Agarn
- 7-H: Turtmann et Niedergampel
- 7-I: Tännu
- 7-J: Pas de lieu mentionné
- 7-K: Raron, Turtig
- 7-L: Pas de lieu mentionné, cours du Rhône
- 7-M: Baltschieder

8^e partie: Entre Viège et Brigue

«Levé d'après les ordres du gouvernement français et ceux du citoyen Crétet, conseiller d'Etat, sous le commissariat du citoyen Charvet et l'inspection et la direction du citoyen Céard en l'an 10 et 11 par le citoyen Lasseret, ingénieur géographe. Les projets de changement à faire à la route, celui d'un canal éventuel de navigation en Valais, la ligne de l'établissement des postes et l'arrangement de ce plan sont de l'ingénieur inspecteur et conformes à son rapport de ce jour. A Genève le 1^{er} ventôse an 11, signé Céard. Approuvé en conformité de ma lettre de ce jour, germinal an 11, le conseiller d'Etat, signé Crétet.»

- 8-A: Partie orientale de Baltschieder, Visp et le confluent de la Vispa et du Rhône
- 8-B: Lalden et Eyholz
- 8-C: Brigerbad, Riti
- 8-D: Gamsen et confluent de la Gamsa
- 8-E: Brig et Glis avec le début de la route du Simplon jusqu'au pont franchissant la Saltine

Annexe à l'inventaire

Tracés de route nouvelle ou de rectification de l'ancienne

Ces tracés sont portés en rouge par Nicolas Céard sur les plans.

- Vouvry (3-E)
- Monthey (3-M)
- Martigny (5-A)
- Ardon (5-M)
- Rectification le long du Rhône entre Saint-Léonard et Sierre (6-F)
- Nouveau tracé entre Sierre et Susten sur la rive droite du Rhône (7-C; 7-E)
- Nouveau tracé près d'Agarn (7-G)
- Nouveau tracé entre Agarn et Turtmann (7-G; 7-H)
- Viège (8-A)
- Pour le franchissement du torrent de Gamsen (8-D)

Lettre de Céard de Domodossola aux quatre ingénieurs géographes du 21 messidor an 10 (10 juillet 1802)⁴⁹

Aux ingénieurs géographes envoyés dans le Valais pour la levée des plans de la route qui doit faire suite à celle du Simplon par la rive gauche du lac.

Je me suis, citoyens, transporté à votre auberge à Domodossola dans l'espérance de vous voir et de conférer avec vous sur les moyens d'exécuter votre mission, mais j'ai été trompé dans mon attente à cause de votre départ précipité; je vous exprimerai donc par écrit ce que j'avais résolu de vous dire verbalement.

Je pense qu'il convient que les deux ingénieurs géographes destinés au Simplon s'occupent de la levée du plan de la gorge du Valais depuis le pont de la Saltine jusqu'à St Maurice en se servant pour base de la route actuelle à peu près, et que les deux autres ingénieurs géographes lèvent depuis St Maurice jusqu'à

⁴⁹ CIG, Fonds Céard A.1/3/17.

St Gingolph, Evian et Thonon, en prenant également pour base la direction actuelle du chemin par les villages les plus bas du côté du lac; je n'ai pas besoin de vous dire qu'il faut que la gorge entière soit représentée sur ces plans indépendamment de tous les ravins que la route doit traverser; du cours du Rhône; des villes et villages qui se trouvent sur le passage, et généralement tout ce qui pourra servir à éclairer les objets auxquels ces plans sont destinés.

J'engagerai l'ingénieur en chef commandant la 1^{re} brigade à Brigue⁵⁰, à vous fournir tous les instruments dont il peut disposer ainsi que les journaliers nécessaires à vos opérations.

Le commissaire du gouvernement ne se refusera pas non plus autant que je puis le penser à vous faire fournir tous les secours d'argent qui pourront vous être nécessaires. Les lettres relatives à vos opérations ne sont point encore parvenues mais je pense qu'elles ne peuvent pas tarder à arriver.

Je m'entretiendrai avec vous de la grandeur de l'échelle de vos plans aussitôt mon arrivée à Brigue et sur le territoire dont vous devez lever les plans.

Je pense qu'il sera également nécessaire et convenable d'instruire de vos opérations les premiers magistrats du Valais si la chose n'a pas déjà eu lieu et que vous n'éprouviez aucune difficulté; au surplus il existe un arrêté des Consuls pour l'ouverture de la route d'Evian à St Maurice pour faire suite à celle du Simplon, pour la communication de la France avec l'Italie, qui préjuge la levée des plans dont vous êtes chargés, et je ne pense nullement que ces magistrats unis d'intérêts et de sentiments avec la République française ne contribuent à vous aplanir toutes les difficultés.

Le général Turreau qui commande en Valais les troupes françaises est peut être prévenu lui-même de vos opérations, mais quoi qu'il en soit, je pense qu'il les favorisera plutôt que de chercher à les empêcher.

Je vous écrirai de nouveau aussitôt que serai plus instruit sur votre mission.

Je vous salue.

Signé Céard

⁵⁰ François Robert Houdouart (1761-1810), ingénieur dans l'Yonne en 1800 puis ingénieur en chef à l'armée d'Italie la même année, il devient après l'achèvement des travaux de la route du Simplon, ingénieur en chef du département du Léman et de la route du Simplon en 1808.

Rapport de l'Ingénieur Inspecteur des Travaux du Simplon sur la route de Genève à Milan par la rive gauche du lac, considérée sous quatre rapports différents; 1° Sur celui des Etats dont elle emprunte le territoire; 2° Sur les situations et les lieux qu'elle doit parcourir et les réparations et changements à faire à ce qui existe sur le Valais; 3° Sur les communications par eau actuelles et éventuelles; 4° Enfin sur les endroits où les postes aux chevaux doivent s'établir pour parcourir cette route avec facilité et promptitude. Le 1^{er} ventôse an 11 (20 février 1803)⁵¹

Second rapport

Sur la situation et les lieux que la route doit parcourir entre Genève et Milan et les changements marqués aux plans et réparations à faire à ce qui existe.

1^{re} partie du plan de Genève à Thonon

On doit observer que cette partie du plan reste à lever quoique la route soit faite.

Depuis Genève à la Tour ronde au-delà de Thonon, sur 44 989 mètres de longueur, cette route traverse les villes de Thonon et d'Evian et se trouve exécutée depuis longtemps sur 8 mètres de largeur. La partie à la sortie de Genève par le village de Cologny est ricocheuse et montueuse à l'excès. Elle pourrait être portée, sur un demi myriamètre, le long des bords du lac où elle serait beaucoup mieux placée, plus unie, plus courte et plus fraîche; en ce que la côte de Cologny de 200 mètres de hauteur serait évitée.

2^e partie des plans entre Thonon et le Bouveret

De Thonon à Evian on traverse le torrent de la Dranse sur un pont en pierre fort étroit en 27 arches bâties successivement par la Savoie à mesure que le torrent s'élargissait. Deux de ces arches ont été abattues et remplacées par une travée en bois qui a eu le même sort. Il serait à désirer par la suite qu'on portât le passage de ce torrent à sa gorge à la sortie de la montagne où le pont pourrait être établi en une seule arche; mais ce nouvel emplacement exigerait aussi le changement de la route qui en serait un peu allongée. Voyez les plans.

D'Evian à la Tour ronde sur un demi myriamètre de longueur la route actuelle suit le bord du lac qu'elle ne surmonte que d'un mètre. Les graviers du lac en rendent l'entretien facile et il a été pris des dimensions dans les nouveaux ouvrages qui vont avoir lieu pour la garantir, par quelques parties de jetées, des eaux du lac.

On avait pensé à placer cette lieue de route plus haut à partir de la rue supérieure de la ville d'Evian; mais la partie basse de cette ville eut été abandonnée sans utilité ainsi qu'une lieue de terre précieuse perdue par l'ouverture de la nouvelle route, comme la dépense de son établissement; en sorte qu'on n'a pas balancé à laisser la route où elle se trouve, à cause encore de l'établissement du port devant Evian dont il sera parlé plus bas.

De la Tour ronde à St Gingolph à la limite du Valais en 12 092 mètres de longueur, la route sera de niveau et placée sur le bord du lac à 10 mètres au dessus des hautes eaux. (Voyez le plan)

⁵¹ D'après la minute, corrigée de la main de Céard, conservée au Centre d'iconographie genevoise. Fonds Céard, A.1/5/14.

Cette partie de route neuve sera ouverte dans le rocher sur une longueur de 1000 mètres. La carrière la plus avantageuse continuera d'être exploitée comme par le passé et pour en faciliter le service, il sera pratiqué trois passages sous la route pour le transport de la pierre sur les bateaux sans passer sur la route. (Voyez le plan)

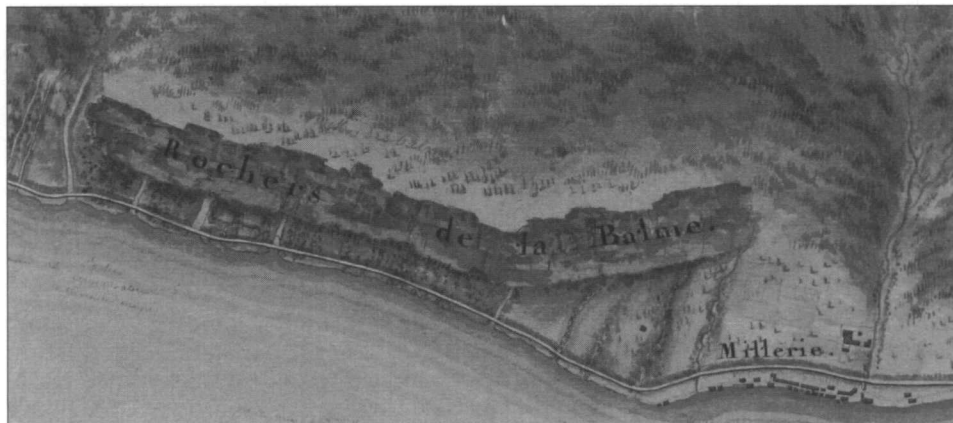


Fig. 2 – La route le long des rochers de la Balme avec les passages pour le transport de la pierre (2-I, détail).

Il se trouvera 4 ponts de 10 mètres sur le passage de cette route, ainsi que plusieurs autres ouvrages de ce genre moins grands. On a mis sur le papier le projet ci-joint d'un de ces ponts à faire sur le torrent des trois loups⁵². Les culées seront en pierre et la couverture en bois, ainsi que les semblables de la même étendue et du même genre.

Du torrent de la Morge, limite du Valais, au village du Bouveret où on joint la route faite anciennement, il se trouve 5 kilomètres de route neuve à ouvrir, comme la précédente de niveau à 10 mètres au dessus des eaux du lac ainsi qu'il est marqué au plan. Il ne se trouve aucun torrent ni ouvrage d'art à faire entre les points dont il s'agit, ainsi qu'on peut le remarquer sur la carte.

L'ingénieur inspecteur a fait seul et en entier le projet de cette route dont les marchés vont être passés à deux entrepreneurs pour ouvrir incessamment les travaux, l'ingénieur ordinaire ayant demandé pour s'en occuper 400 louis par an et un aide en outre pour le soulager à l'avenir; comme si la difficulté des tracés, la fixation des digues et la rédaction des projets ne l'emportaient pas de beaucoup pour les ingénieurs sur celle d'en suivre l'exécution.

Ces nouveaux travaux à ouvrir en l'an 11 sur 21 689 mètres doivent être suivis par un élève ingénieur ou un ingénieur ordinaire ad hoc et un conducteur attaché exclusivement à ce service ainsi que je l'ai demandé au Conseiller d'Etat en rendant un compte précédent de cette affaire, ne devant et ne pouvant compter en rien sur l'ingénieur ordinaire actuel, qui aura d'ailleurs les entretiens de son arrondissement à surveiller.

⁵² Ruisseau de Cheniaz

3^e partie des plans entre le Bouveret et St Maurice

Du milieu du village du Bouveret jusqu'au centre de St Maurice en 24 900 mètres de longueur, la route se trouve faite et ouverte sur la rive gauche du Rhône dans la plaine par les plus beaux villages du Valais, Vionnaz, Monthey, Muraz et autres, maintenant sans communication que par le lac avec la partie de la France ci-devant savoyarde, nommée le Chablais dont il a été fait mention plus haut et d'où on arrive également à la montagne de Meillerie par une route sans issue.

Celle du Bouveret à St Maurice par le fort de Sex, Vionnaz, Monthey comme on l'a dit a été ouverte anciennement à corvée par les Valaisans, et se trouve en assez bon état, si ce n'est au passage des torrents de []⁵³ qui offrent quelques difficultés à cause de leurs dépôts et à quoi il sera facile de remédier, comme à un ricochet trop marqué que fait la route au village de Monthey.

Il serait également à désirer qu'on facilitât l'entrée de St Maurice aux portes de France et de Suisse, soit en les abattant, ou en les arrangeant mieux qu'elles ne le sont maintenant.

Ce lieu de St Maurice, au pied d'une montagne de rocher, situé près du Rhône, avec une autre montagne qui resserre le fleuve et le borne de l'autre côté, offre un passage qui pourrait être rendu très difficile à une armée. C'est à ce point et par le pont qui s'y trouve sur le Rhône qu'on passe de Suisse en Valais (Voyez le plan). Cette partie du pays plantureuse et romantique du Valais est plus belle qu'on ne peut l'imaginer.

4^e partie des plans entre St Maurice et Martigny

Du centre de St Maurice à celui de Martigny en 15 900 mètres de longueur, la route traverse les villages d'Evionnaz, de la Balma, de Miéville, de Vernayaz et de la Batiaz. Elle a été ouverte anciennement, suivant des alignements plus ou moins grands, d'après la nature des localités et l'art sans doute qu'on a pu y mettre.

Cette route établie dans des prêtres et des pâturages traverse un grand torrent qui remblaye extrêmement, où il n'existe aucun pont, parce que il change quelquefois de lit en se répandant sur les matériaux qu'il a accumulés. Le second torrent situé entre le précédent et le village d'Evionnaz se passe également à gué; il est moins fort que le premier. Comme les lits de ces ravins sont très rapides, leurs crues dangereuses ne durent qu'un moment.

Les eaux de la grande cataracte de Pissevache qu'on rencontre ensuite, se traversent sur un pont en bois, ainsi que les torrents du Trient et de la Dranse à peu d'éloignement de Martigny.

Ces derniers ont été digués avec des frais immenses par les habitants du pays, pour éviter leurs ravages dans la plaine; mais ces digues énormes en pierre et en bois ont fait élever les lits de ces torrents qui dominent les terres qu'ils traversent de plusieurs mètres, en sorte que les digues exigent la surveillance la plus active.

Cette route en général n'est pas en mauvais état et peut être facilement entretenue à corvée par les habitants du pays; mais il la faut élargir sur une faible longueur vis-à-vis d'un rocher à la sortie du village de la Balme, à cause du Rhône

⁵³ En blanc dans le document

qui la serre de trop près, et en général soigner les ponts et surtout l'abord de celui de la Dranse, du côté de la Batiaz où le Premier Consul a failli être précipité.

C'est de ce point de Martigny, par la gorge de la Dranse, que le Premier Consul prit sur la droite avec l'armée française pour traverser les Alpes et reconquérir l'Italie. Voyez le plan.

5^e partie du plan entre Martigny et Sion

A la sortie de Martigny, la route forme un angle à gauche de 70 degrés, et du centre de ce lieu à celui de Sion sur une longueur de 29 850 mètres, la route a été assez mal dressée, comme on voit, au pied de la montagne où elle a été poussée par les marais du Rhône ainsi que les habitations des hommes.

Les lieux qu'elle traverse sont le petit hameau de Charrat, trois maisons sans nom⁵⁴, Riddes avant le passage du Rhône, St-Pierre-de-Clages après ce fleuve, Ardon que la route laissa sur la gauche; ensuite le torrent digué très élevé de la Luzerne, quelques maisons sans nom⁵⁵, le village de Vetroz et enfin le torrent de la Morges qui séparait ci-devant les Haut et Bas Valais, ou les souverains des sujets.



Fig. 3 – Ardon avec le projet de route traversant le village (5-M, détail).

Toute cette route mal dressée est en assez bon état et sa réparation est facile à cause de la proximité de la montagne, où les matériaux abondent, comme aux abords des torrents. Tous les ponts et ponceaux y sont en bois et en mauvais état. Le grand pont du Rhône en mélèzes nous a paru entretenu avec un certain soin; le passage est solide et les abords en sont bons et fixés comme on le voit.

Le torrent de la Luzerne est digué et très haut, et celui de la Morge est sujet à varier à cause de ses dépôts. Les constructions en général sur de semblables tor-

⁵⁴ Saxon.

⁵⁵ Magnot.

rents ne peuvent être placées que d'une manière précaire, et le moyen le plus assuré pour l'entretien du passage est d'y affecter un stationnaire, pour le réparer à mesure qu'il se dégrade.

Les fossés le long de cette route, lorsqu'il s'en trouve, sont mal dressés et mal faits. Ils devraient être généralement mis à la largeur de 1 m 30 et la route entre eux à 8 m. Elle a beaucoup moins et souvent plus dans de certains endroits.

Les parties de route entre Martigny et Sion qui demandent des changements essentiels sont lavées en jaune au plan. 1° à la sortie de Martigny à l'effet de rendre la route moins anguleuse. 2° à Ardon, qu'il faudrait traverser pour faire profiter ce village des bénéfices de la route dont il est privé. Mais il conviendra de payer, là comme ailleurs, des indemnités pour les terrains occupés par la route, aux habitants du Valais qui n'ont rien à perdre.

Cette partie des plans et la précédente auraient offert une idée plus complète des lieux, si les montagnes eussent été représentées d'une manière plus âpre, plus dégradée et plus remplie de rocs et de mauvais bois.

6^e partie du plan du Valais entre Sion et Sierre

Cette partie du plan comprend l'espace entre Sion et Sierre de 15 600 mètres de longueur générale.

La route dans ce trajet est assez bien établie jusqu'à l'extrémité de Sierre. Passé ce point ce n'est qu'un chemin vicinal formé de toute antiquité par les petits chars, chevaux ou mulets de bats qui l'ont fréquenté. La corvée y a été appliquée en l'an 10, et l'a rendue praticable aux voitures.

Entre ces deux lieux cités de Sion et de Sierre, la route suit la rive droite du Rhône, dont elle est attaquée de trop près sur 1100 mètres de longueur, à peu de distance de Sion, où il sera nécessaire de l'enfoncer dans le rocher au moyen de quelques escarpements afin de la garder du Rhône autant qu'il peut être nécessaire pour la préserver de ses irrutions. Cette réparation, déjà commencée, peut avoir lieu avec facilité.

La route au-delà traverse St Léonard, après quoi elle arrive en suivant les eaux du Rhône, à la côte de la Platrière qu'on gravit à 100 mètres de hauteur au dessus du fleuve pour redescendre ensuite par une pente aussi rapide aux mêmes eaux du Rhône.

Cette partie de route de 1650 mètres de longueur doit être rectifiée et placée le long du fleuve entre les points A et B. Les parties trop à près de la montagne touchante au fleuve seront escarpées suffisamment à leur sommet pour le combler et la route établie sur la jetée, n'ayant aucune possibilité de la placer dans le rocher à pic et schisteux⁵⁶. Au surplus, cette réparation effrayante sur le local peut être faite avec facilité, étant dirigée avec sagesse et intelligence, n'ayant aucun transport à faire des rochers qui tomberont d'eux-mêmes à pic dans le Rhône à mesure de leur escarpement. Voyez le plan.

Du bas de cette côte, la route se poursuit jusqu'à Sierre sans besoin d'autre réparation que celle indiquée à la partie précédente entre Martigny et Sion.

Un seul petit torrent digué⁵⁷ à passer se traverse à St Léonard.

⁵⁶ Une partie des corrections de Céard sont illisibles.

⁵⁷ La Lienne.



Fig. 4 –Le projet de route entre les points A et B pour éviter la côte de la Platrière (6-F, détail).

7^e partie du même plan entre Sierre et Viège

Cette partie de route de 29 600 mètres de longueur entre Sierre et Viège ne peut être considérée que comme un chemin vicinal ainsi qu'on l'a dit.

A peu de distance de Sierre, après une descente, on traverse le Rhône sur un pont en bois de mélèzes aussi grand que singulièrement construit. De là, après avoir redescendu, le chemin remonte et entre dans la forêt de pins sylvestres qu'il traverse en entier, et ensuite le hameau de Finges dont la forêt a pris le nom. C'est à ce lieu, où on voit encore des redoutes et des retranchements où les Valaisans ont donné des preuves de leur courage⁵⁸.

De cet endroit, la route se courbe par l'effet du Torrent Jaune⁵⁹, dont les dépôts accumulés composent une vraie montagne. Les eaux de ce torrent furieux dont elles occupent le sommet, sont toujours prêtes à se porter d'un côté ou de l'autre au temps de ses crues énormes, instantanées, qui entraînent tout.

L'effet de ce torrent est tel par les blocs et l'énormité des matériaux qu'il transporte et précipite au Rhône, que le cours de ce fleuve en est souvent suspendu à 5 ou 6 mètres de hauteur, et de manière à en faire regonfler les eaux à un myriamètre d'éloignement jusqu'à ce qu'enfin les eaux du fleuve reprennent le dessus, après l'irruption du torrent renversant à son tour la digue accidentelle dont les matériaux se répandent ça et là sur tout le fond de la vallée où le Rhône promène ses eaux. (Voyez le plan)

Pour éviter le passage de ce torrent effroyable qui ne peut souffrir aucun obstacle ni construction, on doit rejeter la route sur la rive droite du Rhône depuis les environs de Sierre jusqu'à Loèche, sur 8400 mètres de longueur, suivant l'un ou l'autre des projets tracés sur le plan. Par ce moyen, le grand pont en bois près Sierre serait évité ainsi que le passage incertain et périlleux du torrent jaune dont il vient d'être fait une mention particulière plus haut.

⁵⁸ Allusion au combat de Finges pendant l'insurrection du Haut Valais en 1799.

⁵⁹ Illgraben.

Le Rhône, suivant le projet, se traverserait à Loèche sur un pont couvert, existant en une seule arche, très bien placée. Le seul hameau de Finges pourrait souffrir de l'éloignement de la route, mais il est très faible, bâti en bois et presque inhabité.

Les ravins de la Raspille et celui des bains de Loèche qu'il faudrait traverser par la nouvelle route ne sont que de faibles obstacles à considérer, en raison des avantages qu'on recueillerait par ce projet, comme on voit.

Du pont de Loèche, le chemin se dirige en contournant la masse des dépôts du torrent jaune par la Souste, Gampinen, Agarn et Tourtemagne, après avoir traversé un marais où un alignement tracé nouvellement par les Valaisans, indique qu'on y a fait quelques légers ouvrages.

Pour faire éviter un si mauvais emplacement à la nouvelle route, il convient de la jeter à droite au-delà d'Agarn et de la conduire à Tourtemagne, en suivant le pied de la montagne ainsi qu'il est marqué au plan.

Cette partie de route de 2000 mètres de longueur exigerait le sacrifice de deux ou trois mauvaises petites maisons à Tourtemagne, mais elle aurait l'avantage d'être placée au dessus des marais au pied de la montagne où les matériaux abondent, au lieu qu'elle sera toujours très mal dans le marais, indépendamment de la difficulté de son entretien.

L'alignement tracé dans le marais avait sans doute pour objet de le continuer jusqu'à Agarn, mais les inconvénients indiqués n'en existeraient pas moins en leur entier si on s'arrêtait à ce projet.

De Tourtemagne la route se continue par Tännu et Turtig, en suivant toujours le pied de la montagne et la rive gauche du Rhône jusqu'à Viège sans aucune difficulté locale qui ne puisse être vaincue par des ouvriers à corvée, excepté néanmoins aux endroits où le Rhône joint la route de 3100 mètres de longueur ensemble, où il sera nécessaire de faire des escarpements assez difficiles, à cause d'une partie qui se trouvera en encorbellement à l'effet d'élargir la route de deux mètres à peu près.

Toute la partie de la route dont il s'agit, dans ses parties subsistantes, exige des fossés et des empièvements.

8^e partie du plan comprenant de Viège à Glis

Depuis la rivière de Viège, la route se continue par ce bourg sur une longueur de 8300 mètres jusqu'à Glis, en passant par Eyholz, Riti, le torrent de Gamsen et Glis où on joint la nouvelle route du Simplon. Cette partie de route se trouve dans la même position et les mêmes cas que la précédente et exige les mêmes ouvrages à l'exception des escarpements.

Pour éviter le torrent encore très considérable de Gamsen, il faudra détourner la route à droite, ainsi qu'il est marqué au plan sur une longueur de 2100 mètres et placer le pont à l'entrée de la gorge où on l'a marqué, seul endroit où il puisse subsister.

On doit observer qu'il pourrait être fait des changements avantageux dans la traversée de Viège à la direction de la route, mais que le torrent digué qui en a élevé le fond à plus de 4 mètres au dessus du sol du village rend la position du pont et ces changements difficiles.

Sources manuscrites

Archives nationales, Paris (ANF)

F/14/10189

F/14/10191

F/14/10192

Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT)

Archives topographiques du Dépôt de la guerre

3 M 160 Correspondance reçue, an IX à an XI.

3 M 217 Rapports envoyés, an X et an XI

Dossiers d'officiers

2 YE 730 Choppin d'Arnouville

Valleteau

Médiathèque de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)

Manuscrits

MS 2199-2 Rapport des citoyens Fouré et Dan relatives aux travaux du Simplon, an 10, 7 lettres et 3 rapports.

Archives de l'Etat du Valais (AEV)

Ancien fonds du Département des Travaux publics.

3 DTP Route du Simplon.

Archives de l'Etat de Genève (AEG)

Archives de Nicolas Céard

A 78 Portefeuille IV Route du Simplon

Centre d'iconographie genevoise (CIG)

Fonds Céard

A.1/1 à A.1/5



Fig. 5 – Saint-Gingolph et la frontière entre la France et le Valais (2-K, 2-K', 2-L).

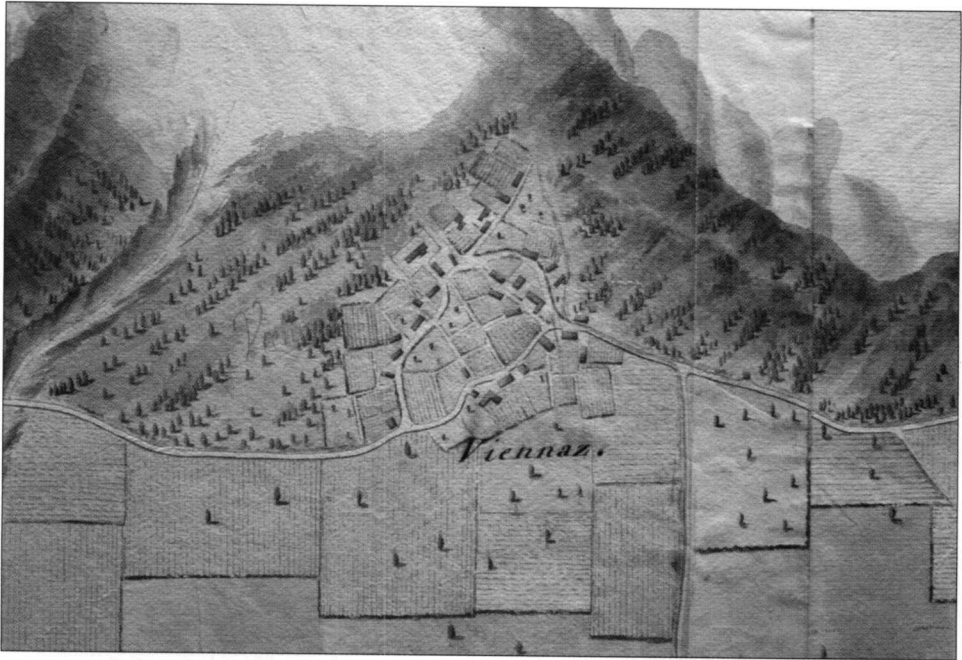


Fig. 6 – Vionnaz (3-G).

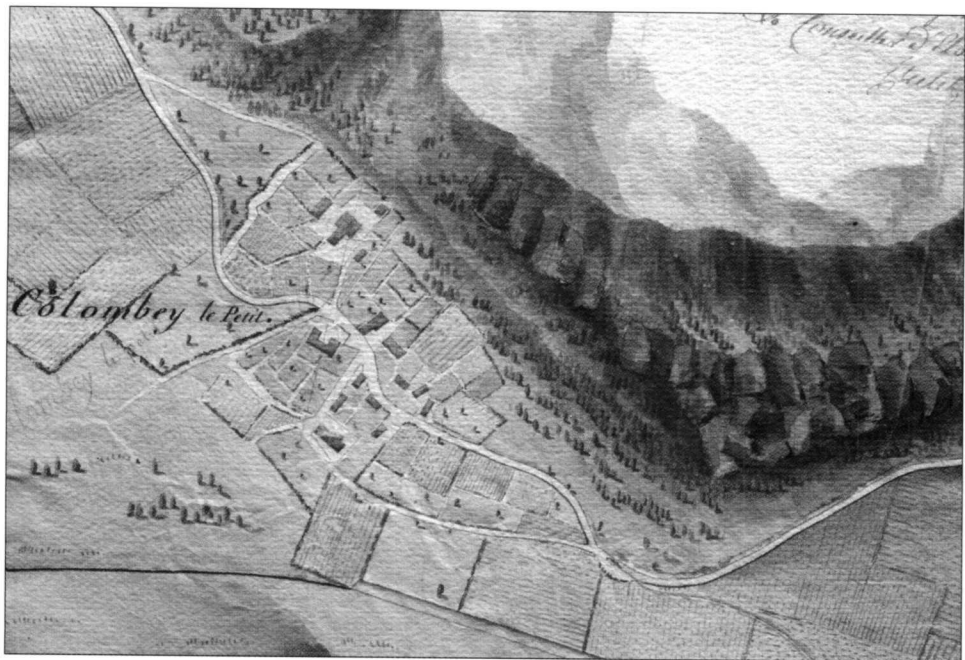


Fig. 7 – Collombey (3-L).

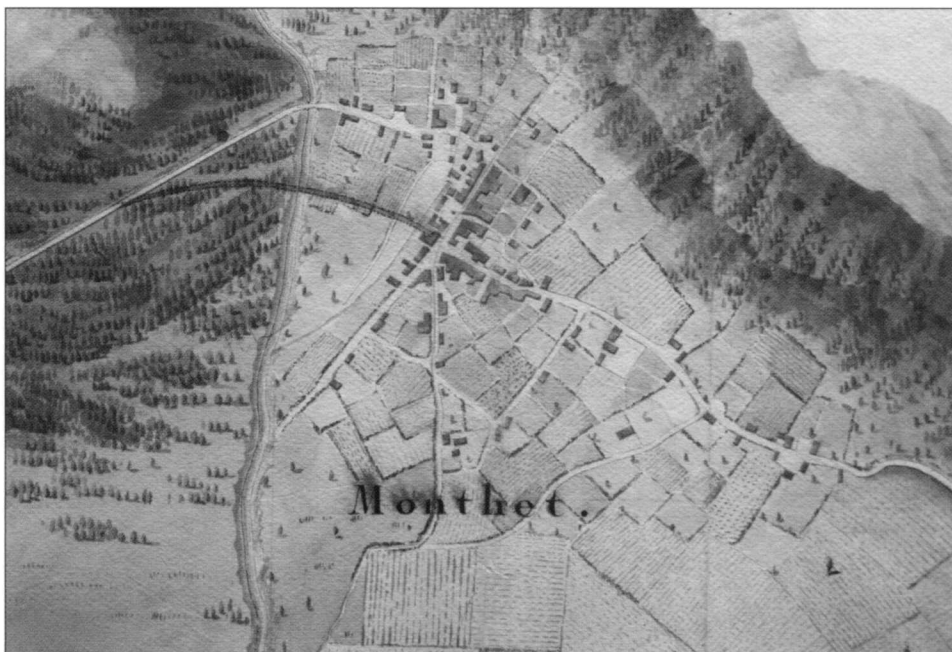


Fig. 8 – Monthey et le projet de Nicolas Céard (3-M).

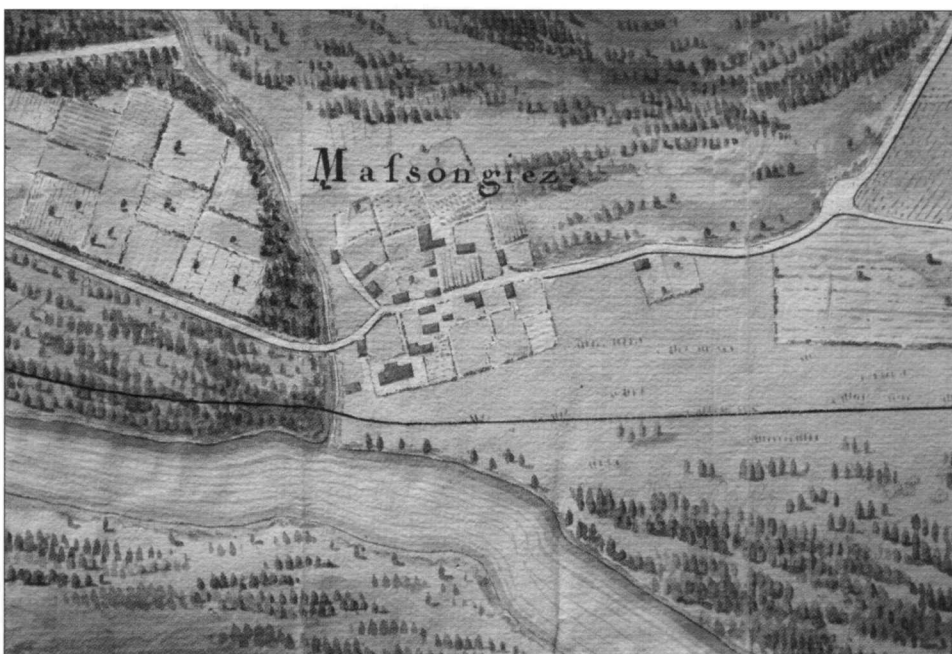


Fig. 9 – Massongex (3-Q).

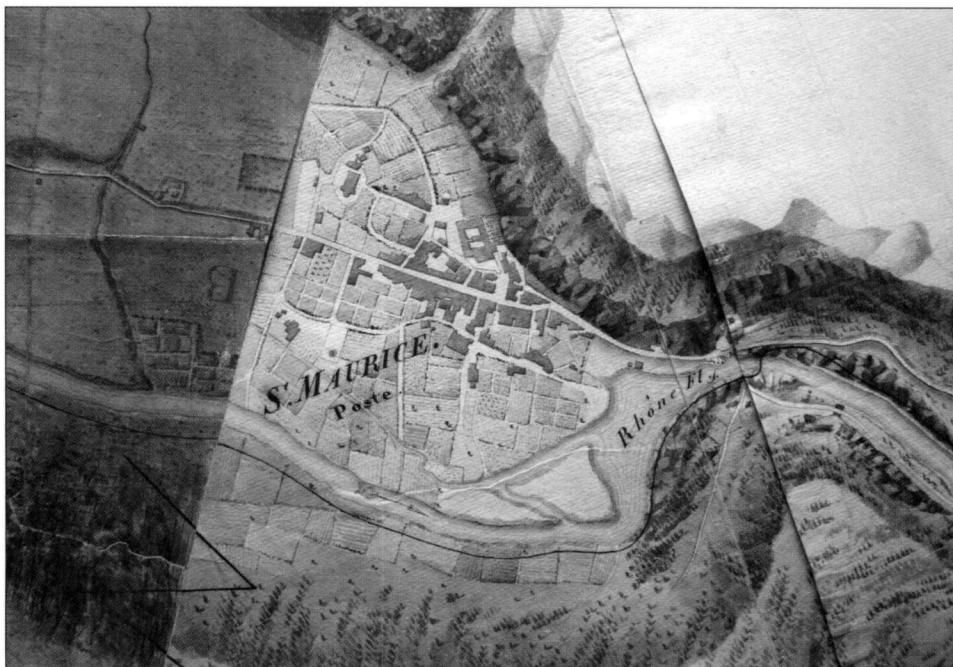


Fig. 10 – Saint-Maurice et le raccord des 3^e et 4^e parties (3-F, 4-A).



Fig. 11 – Martigny avec la mention du passage de Bonaparte et le projet de rectification de la route à la sortie de la ville (4-E, 4-F, 5-A).

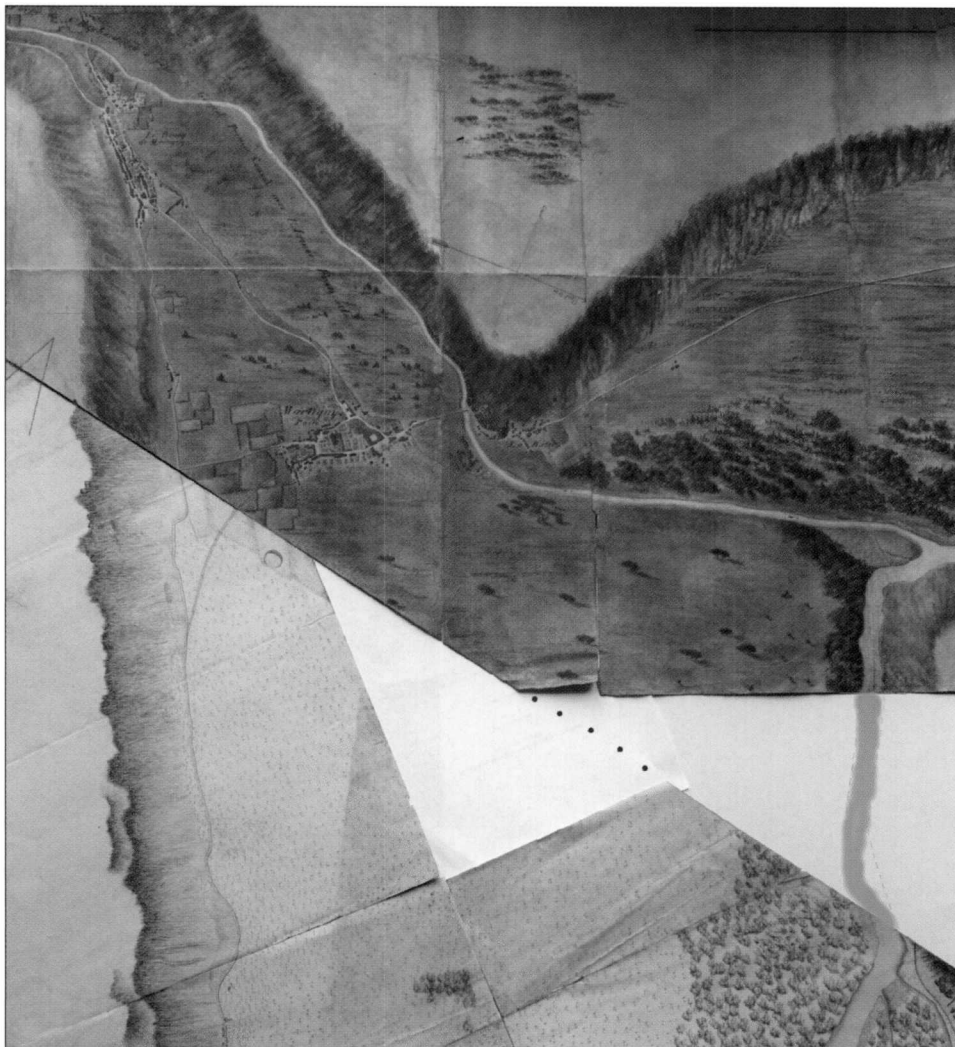


Fig. 12 – Raccord des 4^e et 5^e parties avec la position des deux petits triangles manquants et le cours du Rhône reconstitué approximativement (4-E, 4-F, 5-A, 5-B, 5-C).

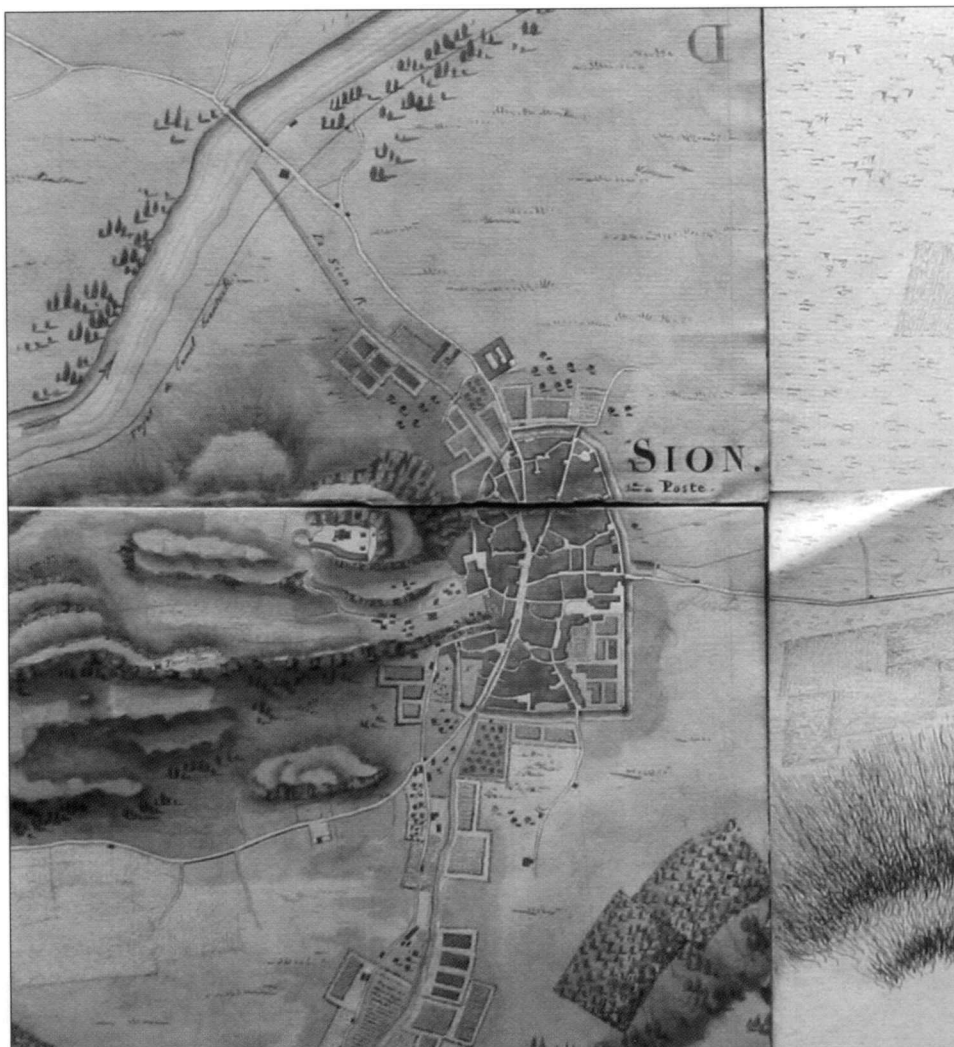


Fig. 13 – Sion et le raccord entre les 5^e et 6^e parties (5-P, 5-Q, 6-A, 6-B).

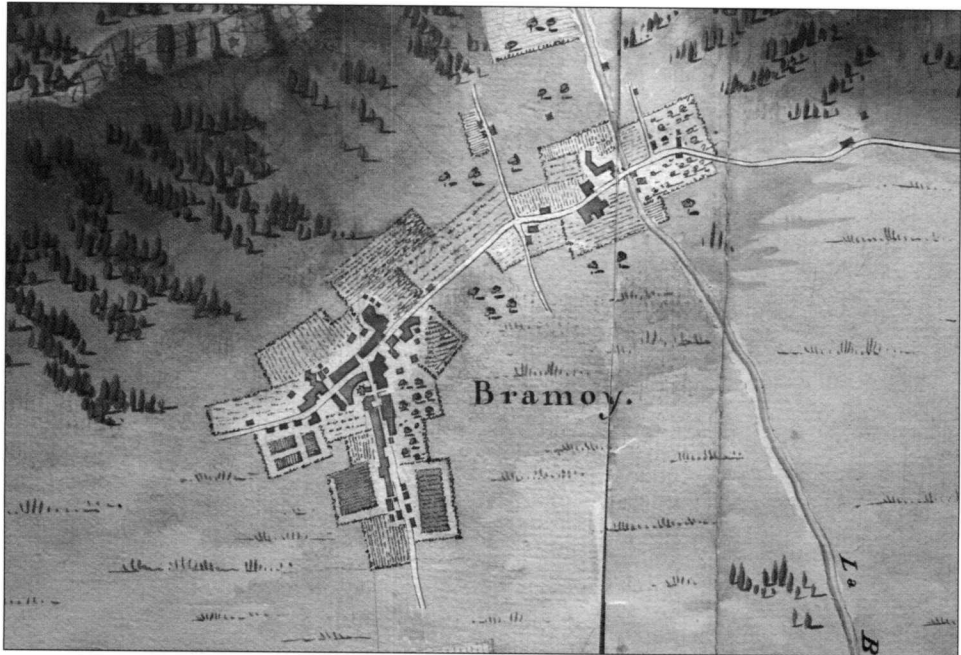


Fig. 14 – Bramois (6-C).

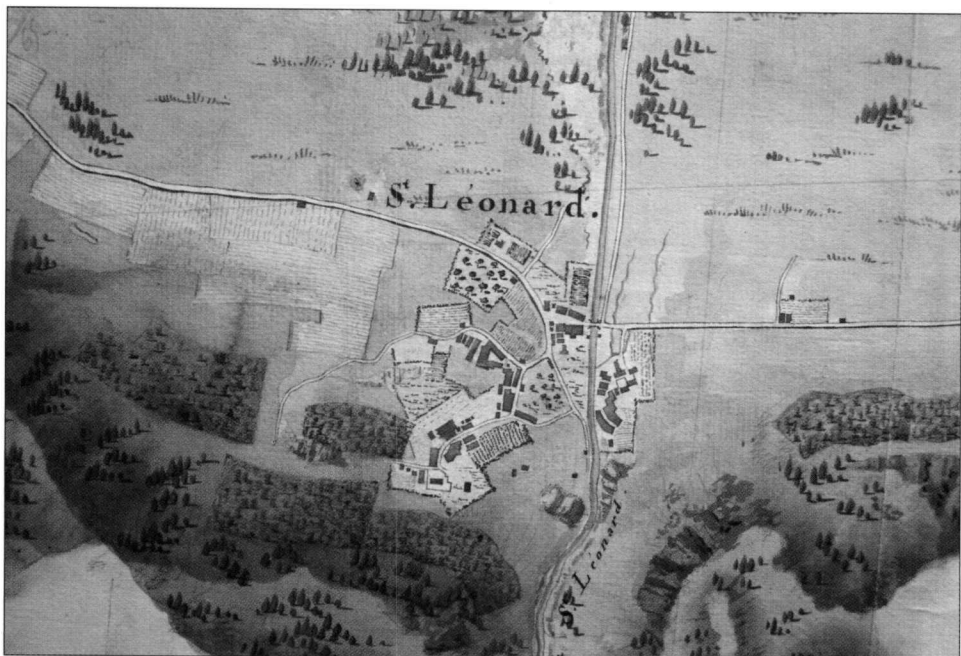


Fig. 15 – St-Léonard (6-D).

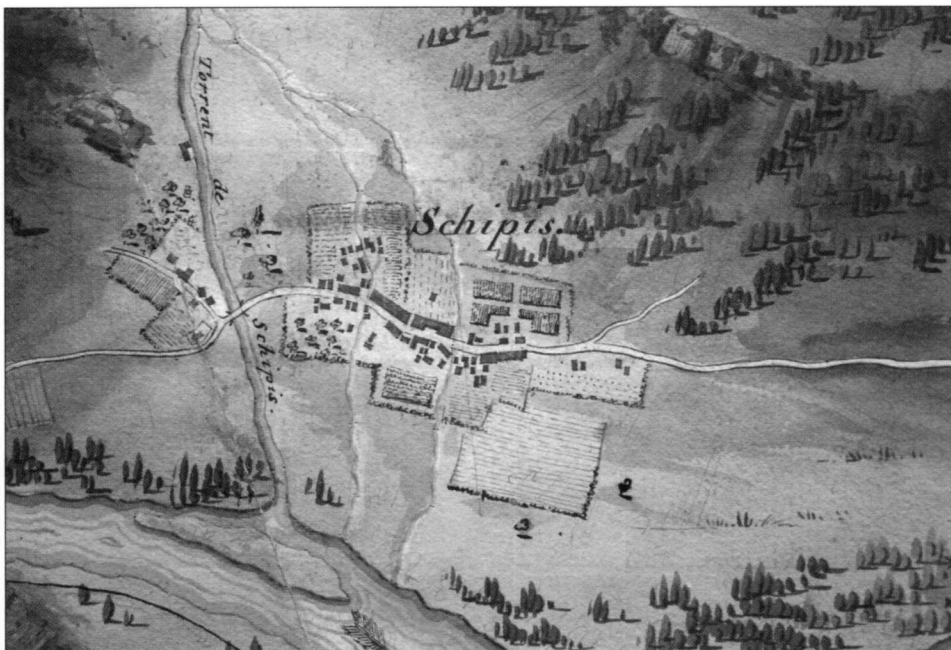


Fig. 16 – Chippis (6-U).



Fig. 17 – Sierrès (6-J).

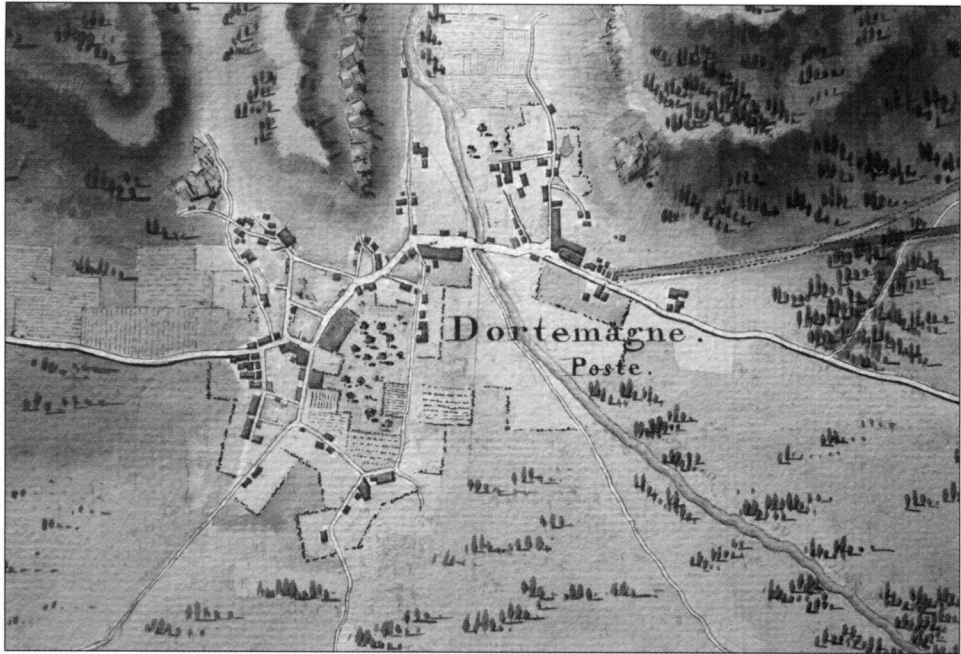


Fig. 18 – Tourtemagne (7-H).

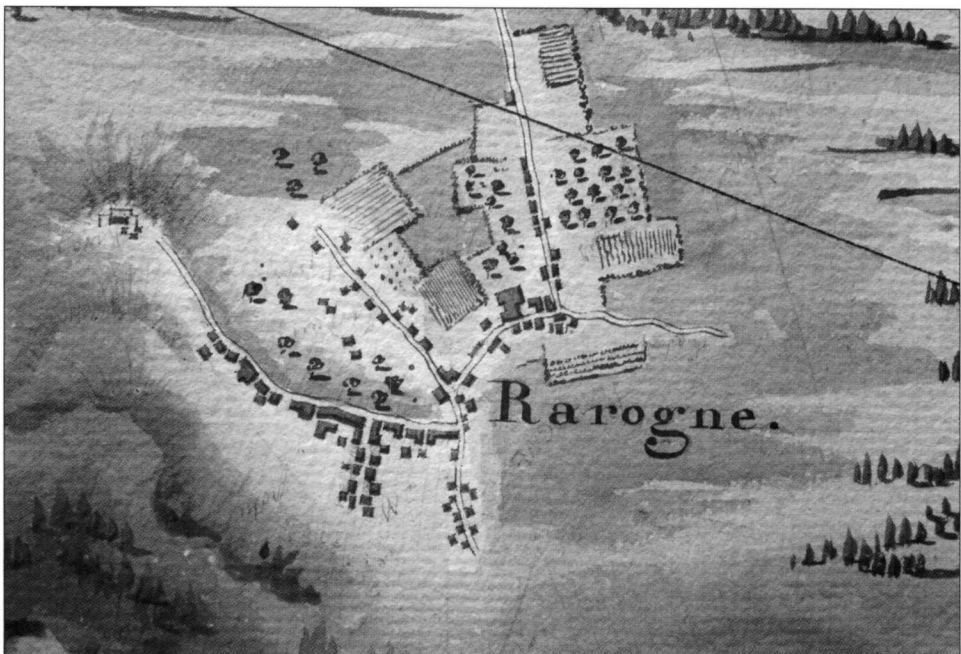


Fig. 19 – Rarogne (7-K).



Fig. 20 – Visp (8-A).



Fig. 21 – Le projet de la route pour passer la Gamsa (8-D).

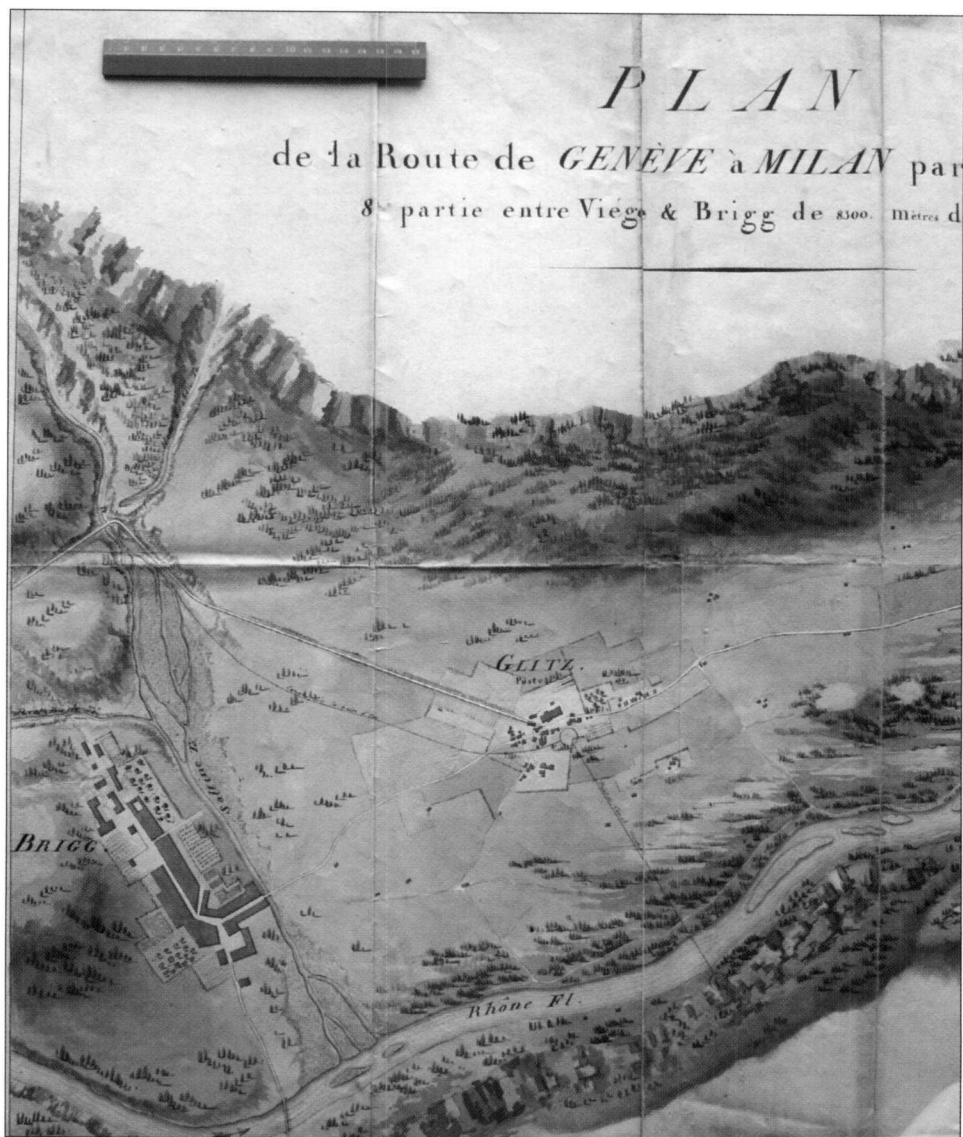


Fig. 22 – Brig et Glis avec le début de la route du Simplon jusqu'au pont franchissant la Saltine (8-E).